



**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES**

COMITÉ EXÉCUTIF
60ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.60/9
18 janvier 1999

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé: Le Bureau des demandes d'indemnisation a engagé du personnel supplémentaire. De nouvelles indemnités ont été versées. Un différend a surgi entre les FIPOL et le propriétaire du navire/UK Club quant à l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à ce sinistre, s'agissant du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

Mesures à prendre: Se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1971.

1 Introduction

1.1 Le 2 janvier 1997, alors qu'il faisait route de Shanghai (Chine) à Petropavlovsk (Fédération de Russie) avec une cargaison de 19 000 tonnes de fuel-oil moyen, le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) s'est brisé par grosse mer à une centaine de kilomètres au nord-ouest des îles Oki (Japon). Le navire-citerne s'est brisé en deux, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre. La section avant, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, puis s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral.

1.2 Le sinistre et les opérations de nettoyage sont décrits en détail dans le document 71FUND/EXC.55/8.

2 Traitement des demandes d'indemnisation

2.1 Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur P & I - la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) - ont ouvert ensemble un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe.

2.2 Le volume de la documentation concernant les demandes d'indemnisation est énorme, ce qui fait que la charge de travail du Bureau est très lourde. Le Bureau a récemment recruté un nouvel expert et deux assistants et compte désormais huit experts et huit assistants. Un comptable vient d'être engagé et entrera en fonctions en janvier 1999.

2.3 Dans les mois à venir, priorité sera donnée aux groupes de demandeurs ci-après: sous-traitants de la Japan Marine Disaster Prevention Centre (JMDPC), coopératives de pêche ayant participé aux opérations de nettoyage, pêcheurs victimes d'un manque à gagner, certaines Préfectures eu égard aux coûts afférents aux opérations de nettoyage, entreprises au titre de l'enlèvement des déchets mazoutaux, secteur du tourisme.

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Bilan des demandes d'indemnisation

3.1.1 Au 18 janvier 1999, 453 demandes, d'un montant total de ¥34 709 millions (£185 millions)^{<1>} avaient été reçues. Le tableau reproduit en annexe fait le bilan des demandes d'indemnisation.

3.1.2 On trouvera aux paragraphes 3.2 à 3.5 des renseignements concernant les groupes de demandeurs pour lesquels des éléments nouveaux sont intervenus depuis la 59^{ème} session du Comité exécutif. S'agissant des autres catégories de demandeurs, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.59/9, paragraphes 3.1 à 3.7.

3.1.3 Au 31 décembre 1998, le montant total des indemnités que le Fonds de 1971 avait versées aux demandeurs était de ¥5 389 millions (£24 millions). Des paiements additionnels sont intervenus en janvier 1999, à raison de ¥204 millions (£1 million).

3.1.4 Le propriétaire du navire/UK Club a effectué des paiements à raison de US\$867 593 (£525 000).

3.2 Opérations de nettoyage

3.2.1 Des demandes émanant du Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (Japan Marine Disaster Prevention Centre (JMDPC)) et de 54 entrepreneurs qui avaient été engagés pour les opérations de nettoyage sous la houlette du JMDPC (rubriques a) et b) du tableau en annexe) ont été soumises à raison de ¥8 320 millions (£44,3 millions). Ces demandes portent notamment sur le coût de l'évacuation des déchets d'hydrocarbures. Sur la base d'évaluations préliminaires, l'Administrateur a fait un paiement provisoire de ¥2 464 millions (£12,3 millions), soit 60% du montant minimal recevable calculé par les experts.

<1> Dans le présent document, les montants en yen ont été convertis au taux de change en vigueur au 31 décembre 1998, soit £1 = ¥ 187,671, à l'exception des montants acquittés, pour lesquels la conversion s'est effectuée au taux en vigueur à la date du paiement.

3.2.2 Le Gouvernement japonais a mis à la disposition du JMDPC des fonds qui ont permis à ce dernier de faire des paiements à ceux qui avaient participé aux opérations de nettoyage, en attendant les paiements à effectuer par le propriétaire du navire/UK Club et les Fonds de 1971/1992. Le JMDPC a effectué des paiements anticipés à certains sous-traitants qui avaient participé aux opérations de nettoyage. En janvier 1999, le Fonds de 1971 a effectué un autre paiement provisoire, à raison de ¥203 millions (£1 million) au titre de certaines rubriques que les experts engagés par le UK Club et les FIPOL n'ont pas encore fini d'examiner.

3.2.3 Une demande a été reçue du JMDPC au titre de la participation aux opérations de nettoyage de membres de la Fédération nationale de la pêche, qui représente huit coopératives de pêche relevant des préfectures et regroupant environ 68 000 membres. Cette demande, qui s'élève au total à ¥2 794 millions (£13,9 millions), a trait à la participation des pêcheurs aux opérations de nettoyage (rubrique c) du tableau en annexe). A l'issue d'un examen préliminaire de cette demande, l'Administrateur a fait un paiement provisoire de ¥541 millions (£2,8 millions) le 30 avril 1997, un autre de ¥135 millions (£0,6 million) le 19 décembre 1997 et encore un autre de ¥623 millions (£3,1 millions) le 23 octobre 1998.

3.2.4 Une demande soumise par les autorités russes au titre du coût de la participation aux opérations de nettoyage, pour la période courant jusqu'au 28 janvier 1997, de deux des navires mobilisés dans le cadre d'un contrat passé avec le propriétaire du navire (rubrique i) du tableau en annexe) a été réglée à raison de US\$325 000 (£202 000). Cette demande a été honorée intégralement par le propriétaire du navire.

3.2.5 Les FIPOL ont reçu une nouvelle demande de US\$2 959 322 (£1,7 million) au titre de la participation de ces deux navires russes et de la participation d'un autre navire russe. Cette demande a été refusée par l'Administrateur au motif que la demande portait sur des opérations qui, d'un point de vue objectif, n'étaient pas raisonnables sur le plan technique. En effet, fin janvier 1997, la plus grande partie des hydrocarbures déversés avait atteint le littoral. Le volume d'hydrocarbures restant en mer et, partant, susceptible d'être récupéré, avait tellement diminué que les experts engagés par le UK Club et les FIPOL ont conclu qu'il n'était désormais plus raisonnable de soutenir l'ampleur de l'effort en mer.

3.3 Demandes présentées par les pêcheurs au titre du manque à gagner

3.3.1 Des demandes s'élevant à ¥5 239 millions (£28 millions) ont été présentées au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs (rubrique j) du tableau en annexe).

3.3.2 Sur la base d'une évaluation préliminaire, le Fonds de 1971 avait offert en août 1998 d'effectuer des paiements provisoires de ¥107 millions (£570 000) à quatre associations de pêcheries dans une préfecture. Les associations avaient toutefois décliné cette offre, car elles préféraient attendre que des paiements puissent être effectués à toutes les associations de la préfecture.

3.3.3 En décembre 1998, les Fonds avaient offert de régler une demande présentée par une fédération d'associations de pêcheurs d'une préfecture pour un montant de ¥645 millions (£3,4 millions), et d'acquitter 60% de ce montant, soit ¥387 millions (£2,1 millions). La Fédération avait décliné l'offre, ne souhaitant pas être payée avant les Fédérations d'autres préfectures.

3.4 Tourisme

3.4.1 344 opérateurs du secteur touristique ont présenté des demandes (rubrique n) du tableau en annexe) s'élevant au total à ¥2 994 millions (£16,0 millions).

3.4.2 Une société japonaise s'est chargée de l'évaluation des demandes dans le secteur du tourisme, en coopération avec les experts britanniques qui avaient évalué les demandes du secteur touristique nées des sinistres du *Braer* et du *Sea Empress*. Une méthode d'évaluation de ces demandes a été mise au point. Fin novembre 1998, les experts japonais avaient rencontré tous les demandeurs. L'on

s'attend maintenant à ce que le règlement des demandes au titre du tourisme progresse rapidement dans les mois à venir.

3.4.3 En décembre 1998, huit demandes se rapportant au tourisme ont été réglées pour un montant total de ¥122 millions (£652 000); 60% des montants ainsi fixés, soit ¥73 millions (£320 000), ont été versés aux demandeurs.

3.5 Autres demandes

D'autres demandes sont attendues. L'on s'attend à ce que le propriétaire du navire soumette une demande au titre du contrat passé avec un assistant pour tenter de remorquer la section avant du navire avant son échouement. Des demandes seront également présentées par le propriétaire du navire pour les frais encourus avant et pendant les opérations de soulèvement de la section avant. D'autres demandes seront présentées pour le manque à gagner dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Il se peut également que des demandes soient présentées par des entreprises du secteur touristique.

4 Niveau des paiements

4.1 Examen de la question par le Comité exécutif et l'Assemblée du Fonds de 1992

4.1.1 Étant donné que le niveau du montant total des demandes demeurait incertain, le Comité exécutif a déclaré, à sa 52^{ème} session, que les paiements effectués par le Fonds de 1971 devraient, à ce stade, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels que déterminés par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14). Lors de sessions ultérieures, et tout récemment à sa 59^{ème} session, le Comité a décidé que la limite de 60% devrait être maintenue (document 71FUND/EXC.59/17, paragraphe 3.8.5).

4.1.2 À sa 3^{ème} session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1971 a entériné le point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur, à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités (document 71FUND/A/ES.3/7, paragraphe 4.5).

4.2 Examen de la question par l'Assemblée et le Comité exécutif du Fonds de 1992

À sa 2^{ème} session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que les paiements que le Fonds de 1992 effectuerait devraient, à ce stade, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels qu'évalués par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/son assureur au moment du versement du paiement (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.16). À sa 1^{ère} session, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de maintenir la limite de 60% (document 92FUND/EXC.1/9, paragraphe 4.3.5).

4.3 Examen du niveau des paiements

Comme rien ne permet de savoir quel sera le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander un relèvement du pourcentage de 60% fixé par le Comité exécutif.

5 Enquête sur la cause du sinistre

5.1 Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre. L'enquête japonaise a été menée par un comité spécial constitué à cet effet. Le

résumé des rapports consacrés à ces enquêtes figure dans le document 71FUND/EXC.59/9, paragraphes 5.2 et 5.3.

5.2 L'Administrateur a examiné les rapports japonais et russe, avec le concours d'experts juridiques et techniques. L'évaluation préliminaire des conclusions exposées dans les rapports, établie par les experts des FIPOL, ainsi que les observations formulées par le propriétaire du navire concernant les vues exprimées par ces experts figurent dans le document 71FUND/EXC.59/9, paragraphes 5.5 et 5.6.

5.3 En mai 1997, l'Administrateur a demandé au propriétaire du navire et au UK Club de lui donner accès à tous les dossiers de classification, les dossiers de réparation et d'entretien, les certificats réglementaires, les rapports de visites effectuées par l'État du port et les rapports de visites P & I, ainsi qu'à tous les documents concernant le voyage au cours duquel le sinistre a eu lieu, y compris les déclarations des membres de l'équipage et les communications entre le navire et le bureau. Jusqu'à présent, les FIPOL ont eu accès uniquement à des croquis des aménagements et à des renseignements généraux sur la stabilité; aucun dossier de classification, aucun dossier de réparation ou d'entretien n'a été fourni.

5.4 L'Administrateur poursuit l'examen des questions techniques et juridiques en jeu et rendra compte en temps utile de ses conclusions au Comité exécutif.

6 Applicabilité des Conventions

6.1 Le propriétaire du navire et le UK Club ont soulevé la question de l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au *Nakhodka*.

6.2 Le Comité exécutif a examiné la question à sa 52^{ème} session et a noté que les Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds étaient entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996 et que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient donc en principe à ce sinistre. Il a été noté que le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle n'avait pas ratifié les Protocoles de 1992 mais était Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité a souscrit au point de vue de l'Administrateur, selon lequel le droit de limitation du propriétaire du navire devrait être régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et la Fédération de Russie étaient tous deux Parties.

6.3 Jusqu'en octobre 1998, les indemnités étaient payées par le Fonds de 1971 une fois les montants convenus avec le propriétaire du navire et le UK Club, contre remise d'un reçu précisant que la demande était soumise au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le texte de ces documents avait été approuvé par le propriétaire du navire et le Club.

6.4 En octobre 1998, le propriétaire du navire et le UK Club ont demandé que les documents soient modifiés pour qu'il y soit indiqué que les demandes étaient soumises au titre des Conventions de 1969 et de 1971 et des Protocoles de 1992 modifiant ces deux conventions, car il ne leur était pas évident que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas. Ils ont soutenu que la décision relevait non des FIPOL mais des tribunaux japonais.

6.5 L'Administrateur n'a pas donné son accord aux modifications demandées, invoquant la position prise par le Comité exécutif. Selon lui, il était clair que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas au *Nakhodka*, et ce en vertu de l'article 30.4(b) de la Convention de Vienne sur le

droit des traités^{<2>} et de l'article XII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile^{<3>}. Il a fait observer que pour ce qui était de la période de transition durant laquelle les Conventions de 1969/1971 et les Conventions de 1992 s'appliquaient, les questions relatives à la limitation de la responsabilité étaient traitées différemment dans la législation japonaise d'application des Conventions, selon que le navire battait le pavillon d'un État qui avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ou le pavillon d'un autre État.

6.6 Il a été convenu de ne pas modifier le texte du document mais d'y ajouter une note de bas de page, libellée comme suit:

"Le propriétaire du navire se réserve le droit de faire valoir que sa responsabilité et/ou son droit de limiter cette responsabilité est régi ou peut être régi par la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle qu'elle est appliquée en droit japonais. Les FIPOLE estiment que la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne s'applique pas dans le cas présent."

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
- b) examiner le niveau des paiements du Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre et les questions relatives à la limitation de la responsabilité et à l'action récursoire.

* * *

<2> L'article 30.4 de la Convention de Vienne est libellé comme suit:

"Lorsque les parties au traité antérieur ne sont pas toutes parties au traité postérieur:

- (a) Dans les relations entre deux parties, qui sont chacune partie aux deux traités, la règle applicable est celle qui est énoncée au paragraphe 3;
- (b) Dans les relations entre une partie aux deux traités et une partie à un traité seulement, le traité auquel elles sont toutes deux parties régit leurs droits et obligations réciproques."

<3> L'article XII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellé comme suit:

"La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les États contractants envers les États non contractants du fait de ces conventions."

Bilan des demandes d'indemnisation au 18 janvier 1999

Demande d'indemnisation			Demandes soumises			Demandes acquittées		
			Nombre de demandes	Montant		Nombre de demandes	Montant	
				US\$ ^{<1>}	Yen (millions)		US\$ ^{<1>}	Yen (millions)
Coûts du nettoyage	a) JMDPC	- Opérations menées par JMDPC	2		267	1		↔ 50
	b)	- Sous-traitants de JMDPC	54		8 053	48		↔ 2 618
	c)	- Coopératives de pêche	1		2 794	1		↔ 1 299
	d)	- Agences gouvernementales japonaises	11		1 519	0		0
	e)	- Préfectures et municipalités	10		6 939	9		↔ 1 443
	f) Compagnies d'électricité		6		2 629	0		0
	g) Autres entités		7		192	2		57
	h) EARL		1	542 593	61	1	542 593	↔ 61
	i) Autorités russes		2	3 284 322	370	1	325 000	↔ 37
	Total partiel		94		22 824	63		5 565
Manque à gagner: pêche	j)		9		5 239	1		↔ 49
Construction puis démantèlement de la voie d'accès	k) JMDPC		1		2 333	0		0
Enlèvement des hydrocarbures du navire	l) JMDPC		4		1 312	0		0
Aquarium	m)		1		7	1		↔ 4
Tourisme	n)		344		2 994	8		73
TOTAL			453		34 709	73		5 691
					£185 millions			£25 millions

<1> Les montants en US\$ ont été convertis en yen sur la base du taux de change en vigueur au 31 décembre 1998

<2> Comprend des paiements provisoires

<3> Paiements effectués par le propriétaire du navire/UK Club

ANNEXE

71FUND/EXC.60/9